

**Aan: Inspraakpunt
Startnotitie Project ViA15
Postbus 30316
2500 GH Den Haag**

Inspraakreactie op startnotitie: “Betere bereikbaarheid door een Robuust wegennetwerk in de regio Arnhem Nijmegen”, uitgave van Projectbureau ViA15”; ref-nummer: VUP-A15-001

Arnhem, 17 juni 2008

Mijne heren,

Hierbij ontvangt u onze inspraakreactie op de startnotitie **“Betere bereikbaarheid door een Robuust wegennetwerk in de regio Arnhem Nijmegen”, uitgave van Projectbureau ViA15”**

1. Inleiding

Wij hebben goede nota genomen van uw publicaties en hebben verschillende informatie bijeenkomsten actief bijgewoond, op diverse locaties in de regio. Deze bijeenkomsten waren goed georganiseerd en gedocumenteerd en met terzake deskundige sprekers en adviseurs.

Wij hebben ons dan ook een goed beeld kunnen vormen over de inhoud van de voorstellen.

Onze onafhankelijke Vereniging de Ulenpas vertegenwoordigt de belangen van de omwonenden langs de A12 in Arnhem in de Ulenpaslaan . Wij volgen de ontwikkelingen van de plannen voor de A12, A50, A325 (N325) en de A15 op de voet. Wij zien de noodzaak van verbredingen in, maar zijn van mening en er van overtuigd dat toekomstvaste oplossingen mogelijk en gewenst zijn om het leefklimaat van de omwonenden te verbeteren en voor de toekomst te beschermen.

2. Beschouwde varianten

1. Doortrekkingsalternatief (A15)
2. Bundelingsalternatief (A15)
3. Regiocombi (structuur)alternatief

Wij beperken ons op dit moment in deze inspraaknotitie tot de volgende reacties:

1. Dit alternatief lijkt het meest voor de hand te liggen, aangezien hiervoor het tracé grotendeels de aangelegde Betuwespoorlijn volgt. Hierdoor wordt minimaal extra grondgebruik vereist, en ook minimale wegverkeerslawaaigeluidoverlast veroorzaakt gelet op de “dunne”bevolkingsdichtheid. Echter het nadeel van dit alternatief is dat de mogelijke uitbreiding van twee gemeenten (Duiven en Zevenaar) in het gedrang kan komen. Wij kunnen evenwel op dit moment niet alle lokale consequenties hiervan overzien. Wij kunnen ons voorstellen dat lokaal de voorkeur wordt uitgesproken om het wegtracé deels verdiept aan te leggen, dan wel onder water (tunnel). Dit heeft uiteraard budgettaire gevolgen ten opzicht van een brugverbinding over de Rijn.
2. Dit alternatief is nagenoeg identiek aan 1. Het voordeel van 2. is dat het nagenoeg direct aansluit op het bestaande knooppunt “Ouddijk” op de A12 en daardoor een directe doorverbinding heeft

via de A18 met het achterland van het oostelijk deel van de provincie Gelderland. De uitbreiding van Zevenaar wordt op geen enkele manier extra beperkt door dit alternatief dit in tegenstelling tot het alternatief 1. Het alternatief, als genoemd onder 2, heeft dan ook onze voorkeur.

3. Dit alternatief is de meest ongunstige. Daarvoor voeren wij de volgende argumenten aan :
- a. Er wordt gesproken over **verbetering en verbreding** van (delen) van het **bestaande** wegennet: A12, A50, A15, A325 en de Pleyroute (N325); dit houdt ons inziens in dat er plaatselijk van 2x2 naar 2x3 zal worden overgegaan. Hierdoor is slechts sprake van een capaciteitsuitbreiding van 50% ten opzichte van alternatieven 1.en 2. die met 2x2 rijstroken kunnen volstaan.
 - b. Het niet aansluiten van de A15 op de A12 conform alternatieven 1.of 2. betekent dat een groot deel van het verkeer van de A15 via de A50 en knooppunt Grijsoord via de A12 zal worden afgewikkeld. Dit betekent een nog grotere belasting voor het gedeelte van de A12 tussen de knooppunten Grijsoord en Velperbroek. Dit wegvak doorsnijdt een gebied met een zeer hoge bebouwingsdichtheid, wat zal leiden tot toenemende verslechtering van de leefbaarheid van ca 40.000 bewoners die wonen binnen de 600 m'zone van de nog te verbreden A12.
 - c. In het voorziene tracé bevinden zich een groot aantal kunstwerken en tenminste vier gelijkvloerse kruisingen, die zijn voorzien van verkeerslichten.
 - d. Een snelweg met verkeerslichten, op deze relatief onderling korte afstanden, is vragen om zeer grote verkeersproblemen (congesties, files, ongelukken), en leidt tot extra toename van luchtvervuiling en wegverkeerslawaai-geluidsoverlast. De verkeerslichten staan allen zeer dicht bij bebouwing.
 - e. Het voorgaande betekent dat het aanpassen van bestaande wegen, zoals in dit traject onvermijdelijk is, tot veel hogere kosten leidt dan voor het aanleggen van een totaal nieuw tracé, hetgeen bij de alternatieven 1.en 2. voorzien is.
 - f. Het "Nijmeegseplein" bij Gelredôme heeft in 2006-2007 een zeer kostbare renovatie ondergaan, maar deze blijft een gelijkvloerse kruising. De huidige André Sacharovbrug heeft 2x2 zeer smalle rijstroken zonder vluchtstroken, waardoor er al jarenlang, met grote regelmaat, ongevallen plaats vinden; deze brug zal bij alternatief 3. een capaciteitsuitbreiding moeten ondergaan (nieuwe brug?). De (invoegende) aansluiting vanuit Huissen op de Pleyroute is nu al zeer problematisch en uiterst gevaarlijk.
 - g. De afslag/ toerit van de N325 naar/ van de Westervoortsedijk (industrieterreinen Kleefse Waard/ Koningsplein) vormt nu reeds dagelijks een bottleneck voor al het verkeer. De toekomstige ontwikkeling van deze industrieterreinen zal de verkeersdruk ter plaatse sterk doen toenemen. Verbetering van deze situatie is nauwelijks uitvoerbaar, onder andere door de ligging van het fort Westervoort (beschermd?) en de onderdoorgang van de N325 onder de verkeers-spoorbrug Arnhem-Westervoort over de IJssel.
 - h. Een zelfde situatie doet zich voor bij de kruising van N325 met de Weg over het Lange Water en het bedrijfsterrein IJsseloord II: dit is eveneens al jaren een ernstige bottleneck voor de huidige doorstroming op de N325, terwijl IJsseloord II nog maar ten dele bebouwd is. De Weg over het Lange Water is de belangrijkste en enige uit-en invalsweg aan de oostkant van Arnhem naar en vanaf de Pleyroute (N325) .
 - j. Uit de verkeersstudie Verkeerscirculatieplan-VCP-van Velp, door de gemeente Rheden uitgebracht in mei 2008, blijkt dat de verkeersbelasting van het knooppunt Velperbroek in 2016, tijdens beide spitsperioden, zal leiden tot een volledig verkeersinfarct. Dit ondanks dat er rekening is gehouden met de komende verbreding van de A12.

Conclusie:

Uit bovenstaande zal duidelijk zijn dat alternatief 3. op grond van de motivaties, dient te vervallen. De beide alternatieven 1. en 2. zijn, wat de bijkomende belasting van de luchtvervuiling en het wegverkeerslawaai aangaat, aanzienlijk gunstiger daar deze tracés grotendeels door veel dunner bevolkte gebieden lopen dan bij alternatief 3. het geval is.

Alternatief 2. heeft dan ook onze grootste voorkeur.

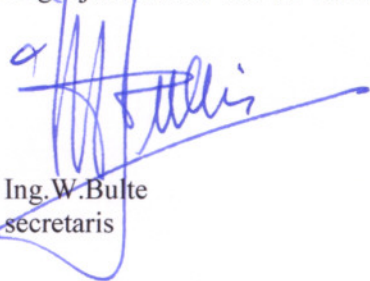
Wij verzoeken u, voor bij het opstellen van de vereiste trace/mer-procedure, tijdig een onderzoek in te stellen naar alle reeds in de regio bestaande milieuverontreinigingen en de verontreiniging die nog zal voortkomen uit in ontwikkeling zijnde plannen in relatie tot gezondheidseffecten.

Wij stellen het op prijs door u op de hoogte te worden gehouden van het vervolg van de voornoemde trace/mer-procedure en het verdere verloop van de planstudie.

Wij verzoeken u ons, binnen 14 dagen na dagtekening, een ontvangstbevestiging te doen toekomen.

Hoogachtend,

Dagelijks Bestuur van de Vereniging de Ulenpas te Arnhem,



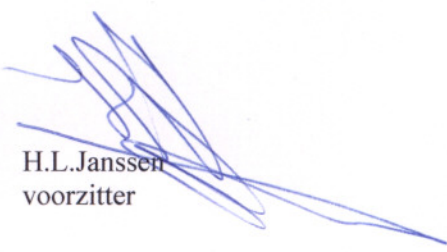
Ing. W. Bulte
secretaris



R. J.A.G.F. van der Zande
penningmeester

en mede namens het Bestuur van de Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Kamphuizen ,
Kamphuizenlaan 75 (1 t/m 3) –89 (1t/m3) te Arnhem,

voor deze,



H.L. Janssen
voorzitter

Correspondentieadres:

Ulenpaslaan 3
6825 ED Arnhem

cc: bestuursleden